

Ældre historiske kort som kilde til kommunikationslandskabet

Jan Bill, Vikingeskibsmuseet

Artiklen drejer sig om historiske kort set som datidens vejkort, fremstillet på en tid hvor der endnu fandtes få formelle veje. Med kartografen Johannes Mejers kort fra midten af 1600-tallet som eksempel vises det, at der i nogle tilfælde er lagt stor vægt på at beskrive hindringer og muligheder for at bevæge sig gennem landskabet, og at selv mindre nøjagtigt fremstillede kort derigennem kan være værdifulde kilder til belysning af datidens transportgeografi.

De historiske kort har gennem de seneste år vist sig at være en værdifuld kilde til belysning af især arealudnyttelsen i ældre tid. Mindre opmærksomhed er derimod blevet en anden brug af kortene til del, nemlig deres værdi som kilde til det, vi kan betegne som "kommunikationslandskabet". I denne artikel vil jeg forsøge at beskrive, hvad kommunikationslandskabet er, og hvorfor det er vigtigt at undersøge det. Endelig vil jeg, med Johannes Mejers kort over Himmer Syssel og Harboes opmåling af samme område til Videnskabernes Selskabs kort som eksempel, eksemplificere hvordan de ældre historiske kort måske kan bruges til dette formål.

Kommunikation, forstået som udveksling af informationer eller materielle goder internt i et samfund eller mellem forskellige sådanne, er en af hovedforudsætningerne for samfundsmæssig udvikling. Dette afspejler sig i dag såvel i den politiske retorik som i store offentlige og private investeringer i infrastruktur i form af broer, veje, sendemaster osv.. Det er dog et særkende for vores tidsalder, at kommunikation ikke længere nødvendigvis er afhængig af fysisk transport. Går vi mindre end et århundrede tilbage i tiden, til før telefonnettets udbredel-

se, indebar praktisk taget al kommunikation at mennesker måtte bevæge sig for at mødes og overdrage informationer, genstande eller materialer. Og selv i dag udgør den fysiske transport af varer og mennesker en meget stor del af den samlede kommunikation.

Kommunikation er derfor et oplagt tema for kulturhistoriske studier, og studeres da også flittigt indenfor såvel den historiske som den arkæologiske forskning. Disse studier tager imidlertid som hovedregel udgangspunkt i de direkte skriftlige eller materielle vidnesbyrd om kommunikation, for arkæologiens vedkommende i form af genstande som bliver fundet fjernt fra deres oprindelsesområde, eller skikke, f.eks. gravskikke, som man kan iagttage har udbredt sig fra ét område til et andet. Det er imidlertid kun en lille del af kommunikationen, der afsætter sig denne form for spor, mens andre og nok så vigtige dele – f.eks. transport af fødevarer, som er en forudsætning for en koncentration af ressourcer og dermed mulighed for samfundsmæssig udvikling – ofte ikke giver sig til kende i det arkæologiske materiale.

Det er i denne sammenhæng, at begrebet kommunikationslandskabet må introduceres.

Kommunikationslandskabet har som term grundlæggende to betydninger. Den første er det "landskab" som tegnes af de på et givet tidspunkt og i et givet område eksisterende kommunikationsnetværk. Det er en betydning, der er analog med begreber som f.eks. "det agrare landskab" og "det urbane" og repræsenterer altså en kortlægning af noget konkret eksisterende. Den anden betydning, som jeg gerne vil introducere, er mere hypotetisk og betegner i højere grad en afbildning af et givet områdes kommunikationspotentialer. Dette skal jeg forklare nærmere nedenfor, men det er vigtigt indledningsvis at begrunde indførelsen af denne anden betydning.

I den kulturhistoriske forskning, og i høj grad indenfor arkæologien, er det kun i meget begrænset omfang muligt at arbejde med "sikker viden". Vi har empiriske data, som for så vidt er "sikre" nok, idet f.eks. et smykke fra jernalderen, der er fundet på et givet sted, jo naturligvis både er et smykke, og er fundet på det givne sted. Men i realiteten véd vi ikke, at jernaldermennesket også så på smykket som et smykke, eller om det skyldes en helt usædvanlig omstændighed at smykket havnede i jorden netop der, hvor vi finder det. Vores

"sikre data" er således afhængige af både vores fortolkning og af en repræsentativitet, vi ofte ikke vil være i stand til at fastslå. Dette er grundlæggende en anden situation end den som f.eks. geologen, som har indsamlet boreprøver fra et givet område, vil stå med, og den gør det i praksis umuligt at hævde at man kan kortlægge et konkret, historisk kommunikationslandskab. Det kortlagte landskab vil altid være mere eller mindre hypotetisk.

Nu tilbage til spørgsmålet om, hvad en afbildning af et områdes kommunikationspotentiale er. Med udgangspunkt i den præmis, at fortidens kommunikation i meget stor udstrækning indebar fysisk transport kan vi vende os til den disciplin, der betegnes "transportgeografi" for at etablere et teoretisk og metodisk grundlag for at undersøge datidens kommunikation (se f.eks. Hagget 2001). Grundlæggende begreber er her, at transport er reaktionen på et afledt behov – dvs. at transport først finder sted, når den er nødvendig for at opfylde et andet behov. Et punkts transportpotentiale kan derfor betegnes som summen af de afledte behov, der kan opfyldes ved transporter til eller fra dette punkt. Endelig er det en forudsætning for at en transport kan finde sted, at den i en eller anden forstand kan betale sig – dvs. at gevinsten ved at overvinde den rumlige modstand som en afstand repræsenterer er større end omkostningen ved transporten selv. Denne rumlige modstand er naturligvis

forskellig afhængig af, hvad der skal transporteres, men også af landskabet selv.

Denne tilgang til emnet transport er, set fra en kulturhistorisk synsvinkel, uhyre reduktionistisk, og det er nødvendigt at tilføje, at også mange andre behov og barrierer end økonomiske kan have været med til at afgøre omfang og forløb af fortidens transport, på samme måde som også politiske og kulturelle forhold i dag spiller ind på kommunikationslandskabets udformning. Alligevel kan man benytte denne skematiske tankegang som en "normal", i forhold til hvilken man kan undersøge de arkæologisk og historisk overleverede kilder til kommunikationslandskabet.

De historiske kort må betragtes som meget værdifulde kilder til kommunikationslandskabet på i hvert fald to måder. Mange af kortene – oftest dem i relativt stor skala – har ligefrem haft som deres primære formål at gengive landskabet, så det kunne lade sig gøre at planlægge transport. Et klassisk eksempel er Ole Rømers milekort fra 1697, men det samme er tilfældet med blandt andet de mange generationer af militært fremstillede kort vi kender, startende med Videnskabernes Selskabs kort. Sådanne kort afbilder, gennem deres vejnet, kommunikationsnettet som det er blevet opfattet af korttegneren i forhold til opmålingsinstruksen. Men også mange af de øvrige oplysninger på disse kort er relevante i en kommunikati-

onssammenhæng. Baggrunden for at arealanvendelsen er registreret forholdsvis omhyggeligt på Videnskabernes Selskabs kort bunder jo ikke i en interesse for brugen af jorden som sådan, men i den betydning forekomsten af åbne marker, moser, skove osv. havde for mulighederne for at bevæge sig i terrænet. Andre kort er økonomiske i deres karakter – udskiftningskortene, f.eks. – men rummer på tilsvarende vis informationer, der gør det muligt at vurdere landskabets gennemtrængelighed for landtransport.

Johannes Mejers opmåling af kongeriget Danmark, der i store træk fandt sted i årene 1647-1659, er af særlig interesse i denne sammenhæng. Johannes Mejers landsdækkende kortværk, i form af hans herreds-, syssel- og provinskort, nyder ikke den store respekt blandt mange kulturhistorikere, fordi det, geometrisk set, mildt sagt ikke er særligt nøjagtigt, og fordi det forekommer overordentlig forenklet. Paletten af signaturer er lidet nuanceret, og Johannes Mejer har især lagt vægt på at registrere bebyggelser af forskellige slags samt administrative grænser. Det overordnede vejssystem, der forbinder købstæderne, er indtegnet, mens sognevejene kun synes sporadisk registreret. Af naturforhold er kystlinier, søer, åer, og i mindre omfang kupe-rede egne og skov indtegnet. På trods af sin mangler er Mejers arbejde alligevel det bedste landsdækkende kortværk, der blev udarbejdet forud for

skabelsen af Videnskabernes Selskabs kort, og det forhold at f.eks. broer, og undertiden også farvandsdybder er indtegnet, tyder på at Mejer har ønsket at hans kort skulle kunne give god vejledning for rejsende. I det følgende skal vi undersøge denne påstand yderligere ved at sammenligne dele af Mejers kort over Himmer Syssel, formentligt opmålt i 1650 ((Nørlund (red.) 1942, XVIII; kortene foreligger her i skala ca. 1:160.000), og de tilsvarende udsnit af Videnskabernes Selskabs kort, opmålt af F. Harboe i 1791 og rentegnet i skala 1:120.000.

Sammenligningen med et andet historisk kort er valgt, fordi det dermed også er muligt at vise hvilket potentiale der eventuelt kan ligge i Mejers kort i forhold til andre, og yngre historiske kortværker.

Indledningsvis skal det fastslås, at der er stor overensstemmelse mellem den trykte udgave af Harboes kort og den moderne kortlægning af Himmer Syssel. For de her benyttede udsnit er afvigelsen på placeringen af sognekirkerne generelt under 100 m. Sammenligner vi nu placeringen af kirkebyerne på et vestligt

udsnit af Mejers og Harboes kort visende området fra Lindenberg å ned til grænsen til Hind herred (fig. 1), viser det sig, at der er ganske store forskydninger de to kort imellem – op til 4 km indenfor det valgte udsnit. Men vi ser også, at forskydningerne ingenlunde er tilfældige. Mere eller mindre ensartede forskydninger forløber i strøg henover kortudsnittet, og må fortolkes som udtryk for de enkelte rekognosceringsbevægelser, som Mejer foretog gennem landskabet. Unøjagtighederne i Mejers kort kan derfor i høj grad bestemmes til at ligge i hans sammenføjning af de enkelte rekognosceringers resultater.

På figur 1 er også vandløbene fra Harboes kort indtegnet. En sammenligning mellem disse og Mejers vandløb viser igen store forskydninger, men også at Mejers kort er topologisk korrekt: landsbyerne er placeret rigtigt i forhold til åerne, så beskrivelsen af en rejse fra en landsby til en anden er korrekt med hensyn til antallet af åer der skal passeres og for så vidt også med hensyn til størrelsen af deres tilfølsområde. Både Harboe og Mejer viser mindre forgreninger i åsystemerne, som ikke findes hos den anden, men i hvor høj grad dette skyldes menneskeskabte ændringer i de mellemliggende 150 år eller forskellige definitioner for, hvornår åerne skulle medregnes er ikke klart.

Af figur 2 og 3 fremgår imidlertid, at Mejer under visse



Figur 1



Figur 2



Figur 3

omstændigheder var mere detaljeret end Harboe. På forløbet mellem Storvorde og Mou på landhjørnet syd for Limfjordens østlige udløb finder vi på hans kort ikke mindre end seks vandløb indtegnet, som må passeres. Hos Harboe er antallet kun fire, mens vi på et moderne kort (Figur 3) kan se, at i hvert fald fem af Mejers vandløb i dag eksisterer som naturlige afløb fra Lille Vildmose. Når Mejer har interesseret sig så nøje for vandløbene på denne strækning kan det skyldes, at den udgjorde en tvangspassage for landtransporten, mod syd afgrænset af store moseområder, mod nord af Limfjorden selv. Egnen omkring Mou havde et betydeligt fiskeri i senmiddelalderen og op gennem 1500-tallet, og der foregik også en vis udskibning derfra, hvorfor adgangsvejene over land har været af nogen betydning.

På figur 4 og 5 sammenlignes afsluttende et udsnit af vejnettet på de to kort – for Harboes vedkommende vist på baggrund af et udsnit af GEUS's jordartskort (Hermansen et al. 1999). Her falder det især i øjnene, at Harboe detaljeret gengiver vejnettet, der forbinder den tætte bebyggelse på morænejorderne i den vestlige del af kortudsnittet, mens dette øjensynligt ikke interesserer Mejer. Han har derimod igen lagt vægt på strækningen langs Limfjorden, hvor endog to alternative vejforløb er indtegnet. Hos Mejer findes heller ikke nogle veje langs med Kattegat-kysten,



Figur 4

men farbarheden i området er dog markeret ved at to broer er indtegnet. Ufarbare områder er hos Mejer undertiden angivet med skrift. Således findes i Lille Vildmose betegnelserne "Wüsteskoetz" og "Wüstemoez". At der på Harboes kort er indtegnet en vej, som går gennem tre områder, der hos Mejer er angivet som søer, må tages som udtryk for den dræning af Lille Vildmose, som er gennemført i årene mellem tilblivelsen af de to kort, blandt andet gennem nedlæggelsen af den hos Mejer indtegnede "Stritt mølle". Som jordartskortet viser, følger vejene så vidt muligt den faste bunds vej, og ud over at have haft en landbrugsmæssig værdi har den udtørrede søbund øjensynlig været bedre at færdes på end mosetørv.



Figur 5

De ovenfor anførte betragtninger er overfladiske og baseret på meget små udsnit af et stort og varieret kortmateriale, og kan derfor ikke lede til nogen egentlig konklusion. Sammenligningen af Mejers kort over Himmer Syssel, og Harboes senere kort over samme område synes dog alligevel at give visse fingerpeg om især Mejers tankegang bag kortlægningen. Øjensynligt har han lagt vægt på at give en topologisk korrekt, og for så vidt også afstandstro, gengivelse af bebyggelsens placering. Muligheden for at bevæge sig over land har også interesseret ham, men i højere grad i form af en opmærksomhed overfor hindringer i terrænet end overfor

vejforløb – disse synes kun at være medtaget, når særlige omstændigheder talte derfor. Denne landskabsopfattelse, hvor hele landskabet som udgangspunkt betragtes som farbart, kan måske ses som udtryk for et fortsat, "middelalderligt" vejbegreb, hvor de mindre veje kun sjældent var anlagte, men i højere grad udgjordes af en "vejret", en ret til at færdes fra landsby til landsby (Schovsbo 2002, s. 74-75). I et sådant perspektiv giver det mindre mening at forsøge at kartere de enkelte vejforløb, da de alligevel kan ændre sig fra år til år afhængigt af den aktuelle brug af markerne. Kun de større, anlagte veje samt tvangspassager af forskellig art, som broer, vadesteder, eller hvor der måtte følges ganske bestemte ruter af hensyn til naturforholdene, var det meningsfuldt at fæste på kort. Forklaringen på de mindre vejers partielle kartering kan dog også være en anden: at det primært var i de perifere områder, hvor både færdsel og bebyggelse var spredt, at Mejer overhovedet fandt det nødvendigt at fæstne vejforløbene på papir.

I begge tilfælde rummer Mejers kortværk dog en hidtil upåagtet kulturhistorisk skat i form af en forholdsvis præcis gengivelse af et kommunikationslandskab med rødder tilbage i middelalderen. Mere omfattende studier af Mejers arbejde vil givetvis kunne afdekke intentionerne bag det, og dermed gøre det muligt at benytte det til at studere både samspillet mellem na-

turfaktorer og menneskelig kommunikation (den rumlige modstand), og i nogle tilfælde endog de enkelte egenes eller bebyggelsers transportpotentiale i 1600-tallets Danmark.

Alle sine begrænsninger til trods giver Mejers kortværk os således tilsyneladende en mulighed for at anlægge et transportgeografisk perspektiv på landskabet, som supplement til den ellers overvejende agrarøkonomiske til-

gang som præger en stor del af den kulturhistoriske forskning i de historiske kort.

Litteratur

Haggett, P., 2001: *Geography: A Modern Synthesis*, 4th Edition, New York: Prentice Hall.

Hermansen, B. et al. 1999: *Digitalt kort over Danmarks jordarter 1:200.000*, ver. 1.0. Danmarks og Grønlands Geologiske Undersøgelse Rapport 1999/47.

Nørlund, P. (red.) 1942: *Johannes Mejers Kort over Det danske Rige*. Geodætisk Instituts Publikationer I-III, København.

Schovsbo, P.O. 2002: Landtransport i Danmark i vikingetid og tidlig middelalder. I: *Venner og Fjender. Dansk-vendiske forbindelser i vikingetid og tidlig middelalder* (ed. A.-E. Jensen), s. 71-76. Næstved.

Om forfatteren

Jan Bill, museumsfaglig chef, ph.d., Vikingeskibsmuseet, Vindeboder 12, 4000 Roskilde, jb@vikingeskibsmuseet.dk